

静 岡 県 議 会  
地域公共交通対策特別委員会  
報 告 書

令和6年2月20日

# 目 次

1	調査の概要	3
2	委員会の運営方針	3
3	調査の観点	3
4	本県における取組状況	4
5	先進地調査	1 1
6	参考人の意見	2 1
7	提言	3 7
<b>【資料編】</b>		
・	委員会の活動状況 <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">別表 1</span>	4 2
・	委員名簿 <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">別表 2</span>	4 3

## 1 調査の概要

当委員会は、「活力ある地域社会を目指す公共交通に関する事項」を付託調査事項として令和5年6月29日に設置されて以来、別表1「委員会の活動状況」に記載のとおり、5回にわたり委員会を開催してきた。

委員会では、現在執行部が行っている関係施策等について調査を行ったほか、福井県他において、自動運転の実証実験やA I配車システムを活用した地域移動サービス、地方鉄道の利用促進への取組などについて現地調査を行った。

また、住民主体の移動サービスの支援、ICTを活用した運行支援システムの導入支援、バス路線の維持と利用促進、地域交通の在り方の研究などに取り組む関係者を参考人として委員会に招致し、地域公共交通に関する現状や課題、県の役割に対する意見などを聴取した。

## 2 委員会の運営方針

第1回委員会において、次の2点を運営の方針として設定した。

- ・ 執行機関に対する調査に偏ることなく、委員間討議や参考人の意見聴取、先進事例の現地調査等を積極的に実施する。
- ・ 調査結果は、委員会の提言等として報告書にまとめ速やかに議長に提出する。また、直近の本会議で報告書を議場配付し、委員長報告を行う。

## 3 調査の観点

我が国では、人口減少、少子高齢化が進んでおり、本県においても、2005年をピークに人口減少が続いており、2055年には高齢化率は40%となる見込みである。

高齢者の運転による事故の増加が契機となり、高齢者の免許返納が増加する中で、地域が持続的に発展していくためには、地域公共交通による、誰もが移動に困らない質の高いサービスの提供が不可欠である。

その一方で、地域公共交通は、モータリゼーションの発展による利用者の減少や、運転手のなり手不足、脱炭素社会への対応等、多くの課題を抱えており、十分なサービスの提供が困難な状況である。

このような状況を踏まえ、活力ある地域社会を目指す公共交通の実現に向けた提言を行うこととした。

なお、調査に当たっては、以下の点に着目した。

- ・ 少子高齢化、脱炭素社会における地域公共交通のあり方や、事業継続に向けた支援策
- ・ ICTや新技術等を活用した地域公共交通
- ・ 地域公共交通を活用した観光振興・地域活性化

#### 4 本県における取組状況（令和5年8月7日時点）

当委員会では、執行部から事業の取組状況等の説明を受けるとともに、質疑を行った。委員会において、執行部から説明のあった本県の取組のうち主なものを掲げる。

##### （1）交通基盤部

###### ＜政策管理局 建設政策課＞

###### （地域の価値を高める交通ネットワークの充実）

- ・ 本県は、東海道新幹線や東名高速道路、新東名高速道路と、東西方向を中心とする交通の要所としての優位性を生かし、多くの産業が発展してきた。また、清水港、御前崎港や富士山静岡空港などと、陸海空の交通ネットワークが構築されることで、さらなる産業の活性化や交流人口の拡大につながり、交通ネットワークの充実が企業立地や観光、交流の促進など、本県の社会経済活動を下支えしている。
- ・ 近年、人口減少の進展や新型コロナウイルス感染症の影響、デジタル革命の加速、カーボンニュートラルの実現に向けた動きなど、社会情勢が大きく変化している中、持続可能で豊かな地域をつくるためには、地域資源を最大限活用し、人・物の流れやまちのにぎわい、活力を生み出していくことが重要である。今後は、本県の強みである東西交通を最大限に生かし、その効果を面的に広げるため、伊豆縦貫自動車道や三遠南信自動車道等の南北軸の整備とともに、インターチェンジや空港、駅等の交通結節点から地域の拠点までのアクセスの向上、都市間を結ぶ交通インフラの充実など、陸海空の交通ネットワークのさらなる強化を図る取組を進める。
- ・ 令和5年7月に閣議決定された国土形成計画においても、シームレスな拠点連携型国土の構築が重点テーマに掲げられている。地域をつなぐ命の道、地域公共交通による生活の足が交通拠点へと接続し、交通拠点から広域ネットワークへとシームレスに連携し、地域の魅力向上につなげていく。

###### ＜都市局 都市計画課＞

###### （持続可能なまちづくりの推進）

- ・ 人口減少が進む中でも、持続可能な都市経営を行っていくことが必要となるため、今後のまちづくりは、医療、福祉、商店、住宅等がまとまって立地し、住民が公共交通により、これら生活利便施設に容易にアクセスできるよう、都市全体の構造を見直すことが重要となる。県では、平成26年に法改正され新たに創設された立地適正化計画を策定し、コンパクトプラスネットワークの施策を進めている。
- ・ 公共交通により比較的容易にアクセスできる区域を居住誘導区域として各市町が設定し、時間をかけて緩やかにまちづくりをコントロールしていく。

町なかで、車を使わずに徒歩でも日常生活に困らない区域を用意し、住民が自らその区域に住むことを選択し、将来的にコンパクトになっていけばというイメージを持っている。

## ＜都市局 地域交通課＞

### （地域公共交通計画の策定）

- ・人口減少や新型コロナウイルス感染症の感染拡大による新しい生活様式の浸透、深刻な運転手不足などにより厳しい状況に置かれている地域公共交通の維持、活性化を目的として、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、持続可能で利便性の高い公共交通サービスの提供に向けて、現在、ふじのくに地域公共交通計画の策定を進めている。
- ・策定中のふじのくに地域公共交通計画では、持続可能な社会を支える公共交通、誰もが移動に困らない、質の高いサービスの提供を将来のイメージとし、その実現に向けた基本方針として、地域の足を支える公共交通の確保、乗りやすい、乗ってみたい公共交通サービスの提供を掲げ、好きなき好きな場所へ、安全・安心・快適・最適な移動手段、交流の利便性向上、地域の誇りを目標とし、公共交通ネットワークの維持・確保に向けた施策、利活用を促進する施策、公共交通サービスの効率化、高度化に資する施策を、事業者、国、市町といった関係者とともに進めていく。

### （生活交通の確保に向けた取組）

- ・乗合バスの運行継続を支援するため、バス運行対策費助成、市町自主運行バス事業費助成、バス路線維持費助成を実施している。また、営業用バスの輸送力の確保、輸送サービスの向上及び安全運行の確保等を図るため、静岡県バス協会に対して運輸事業振興助成交付金を交付している。
- ・鉄道の運行継続を支援するため、鉄道交通対策事業費助成、鉄道施設緊急耐震対策事業費助成、鉄道駅ユニバーサルデザイン施設整備事業費助成等を実施している。また、県と沿線市町等が出資する第三セクターである天竜浜名湖鉄道に対し助成を行っている。
- ・地域公共交通の維持・確保に向けた緊急対策として、バス・鉄道・航路・タクシーを対象に物価高騰緊急対策事業を実施している。

## ＜政策管理局 建設政策課未来まちづくり室＞

### （自動運転の導入に向けた取組）

- ・路線バスの利用者数が減少する中、現在の県内バス事業者においては、人件費や燃料費等の経費増大や運転手不足などの問題から、事業者だけで路線を維持することが困難な状況になっている。加えて、バス事業者に委託している町営、市営のコミュニティバスについても、同様に厳しい状況が

続いている。

- 本県では地域の交通課題を解決するための手法の1つとして、全国的に開発が進む自動運転の技術を県内において検証するため、しずおか自動運転 Show CASEプロジェクトを平成30年度から実施している。同プロジェクトでは、県内の過疎地域や都市部などの特徴的な地域において、車両や実施方針を変えながら、走行技術の向上と地域における社会受容性の確認を進めてきた。また、実証実験業務を交通事業者に委託しているところが特徴であり、交通事業者が自動運転技術を保有し実証することで、より実装に近いシミュレーションとなることを期待している。
- EV・自動運転化等技術革新対応促進事業として、国の補助金を活用しながら、次世代モビリティサービスやMa a Sなどの実験に関わる費用と交通事業者への補助金を交付している。補助金の活用例としては、交通事業者が進める伊豆急行Ma a SのアプリケーションI z u k oや伊豆n a v iのシステム導入費や実装に向けたニーズ調査、または自動運転の遠隔監視のシステム構築などがある。
- 令和5年度は、実証技術として、レベル4での自動運転技術を目指した走行実験を予定している。また、県内3地区において、レベル2走行の社会実装モデルを想定し、町や交通事業者が運行するバス、またはNPOなどが運行するバスなどへ実装した場合のビジネスモデルやコストなどを検討していく。
- 自動運転の実装例としては、茨城県や愛知県で自動運転のサービスが既に始まっており、これらは運転手がいる状態で、自動運転走行を行うレベル2相当の技術でのサービスとなっている。現在の国の動向や、全国的な導入例を見ても、レベル2相当でのサービス実装が最も現実的であると考えられる。
- 県内市町において、県が築いてきた自動運転の技術を活用した走行実験が始まっている。県としても、市町を対象に、自動運転の実装のための勉強会を開催するなど、サービス導入のためのコストや財政的支援の手法について指導、支援を図っていく。

## **(2) 健康福祉部**

### **<福祉長寿局 福祉長寿政策課>**

#### **(高齢者の移動支援)**

- 高齢者が現在暮らしている地域で、健康で安心して暮らし続けるためには、日常生活に必要な買物や通院などの外出等への生活支援のほか、社会参加の機会を確保することが重要であり、そのための移動手段が必要となる。一方で、中山間地におけるバス路線の廃止や、運転免許を返納する高齢者

の増加など、高齢者の移動手段の確保へのニーズが高まっていることから、市町では、高齢者の移動を支援するため、道路運送法による許可または登録を要しない形での外出支援の取組を中心として、体制整備を進めている。

- ・ 住民主体の移動サービスの運行は、市町等が要請した住民ボランティアが中心であり、地域助け合いの移動サービスと言える。利用者は主に高齢者であり、利用者が負担するのは、ガソリン代などの実費相当額のみで、バスやタクシーなどとは異なり、運行主体となる団体やボランティアは、送迎の対価として利用料などの金銭を受け取ることはできない。
- ・ 具体的な取組例としては、運転ボランティアによる自家用車を用いたスーパー等への買物支援や通院支援、社会福祉法人の空き車両を利用したサロンや居場所、通いの場といった場所への送迎サービスなど、日常生活に密接に関連した移動を支援するものとなる。
- ・ 住民主体の移動サービスは、26市町において81団体が取り組んでいる。また、運転免許自主返納者への支援として、運転経歴証明書の交付手数料の助成、公共交通機関利用料の割引等を行うための地域交通利用券の発行など、30市町で支援が行われている。
- ・ 県は、市町における高齢者の移動支援のための体制整備、円滑に運営を進めるための相談窓口の設置やアドバイザー派遣などの支援を実施している。

### **(3) スポーツ・文化観光部**

#### **<観光交流局 観光振興課>**

##### **(交通ネットワークを活用した観光振興)**

- ・ 本県の地域公共交通そのものの魅力や、沿線の観光資源の魅力発信、各交通事業者と連携した旅行商品の開発など、本県への誘客と県内周遊促進に取り組んでいる。
- ・ 静岡県観光公式サイト「ハローナビしずおか」において、大井川鐵道で行く奥大井を訪ねる旅、伊豆ドリームパスで行く富士山ビューを楽しむ旅、ほか幾つかのモデルコースを情報発信するなど、公共交通機関で行くモデルコースの情報発信に取り組むとともに、寺社仏閣の御朱印、お勧めグルメほか、沿線の地域資源や観光スポット情報、観光情報を発信している。
- ・ JRや私鉄各社、バス、タクシー協会等で構成する大型観光キャンペーン推進協議会において、観光商談会への参加、観光展への出展、県観光協会に配置した専門人材のサポートによる観光商品の開発、販売の促進などに取り組んでいる。
- ・ JR東海、伊豆急行、静岡鉄道はじめ、県内の公共交通機関で構成する静岡10線観光推進協議会において、公共交通×歴史文化資源を活用した周遊促進として、昨年、今年と本県ゆかりの大河ドラマを契機とした取組を進

めている。

- ・駿河湾フェリーと連携して、J R東海やタクシー事業者との連携事業、無料シャトルバスの運行などの二次交通対策事業等に取り組んでいる。
- ・原油価格・物価高騰対策として、交通事業者の誘客、周遊促進の取組に対する支援を行っている。

### ＜空港振興局 空港振興課＞

#### （富士山静岡空港の二次交通確保の取組）

- ・富士山静岡空港は、地域の発展と交流を支える重要な社会資本であり、空の玄関口として、県民をはじめ国内外の多くの方々から選ばれる空港となるように、路線の充実とともに地域公共交通網を活用して、利便性の高い二次交通の確保を図っている。
- ・アクセスバス、乗合タクシー及び一般タクシーの3種類からなる二次交通の運行は、就航便の利用状況等を考慮しながら、就航便との接続を最優先に考えた効率的なダイヤ編成を行っている。
- ・アクセスバスには、県が運行委託する静岡線及び島田線、藤枝市が運行する藤枝線、運営権者である富士山静岡空港株式会社が運行する金谷線、フジドリームエアラインズが運行する掛川線がある。
- ・乗合タクシーについては、県の補助事業として、空港と西部地域の浜松市内の間を運行するものと、空港と中東遠地域である掛川駅間を運行するものがある。また、これら以外に、空港周辺の一般タクシーが随時配車されており、空港と島田駅や静岡駅周辺等との一部区間においては、定額サービスの提供がされている。
- ・課題として、航空路線においては、国内線は一部路線の期間運航、また国際線は中国台湾路線の欠航・運休が続いている状況であり、コロナ禍前の状況にいまだ完全に回復はしていないことが挙げられる。また二次交通の運行においては、交通事業者との運行ダイヤ等の調整において、交通事業者による運輸局への届出等、手続に数カ月を要するとともに、車両繰りや運転手の労務管理上の制約から、就航便との接続に最適なダイヤ編成が容易ではないということが挙げられる。

## （4）経済産業部

### ＜産業革新局 エネルギー政策課＞

#### （交通機関の脱炭素化の推進）

- ・電化が難しい輸送・産業用車両のカーボンニュートラル化には、水素エネルギーの導入を進める必要があるが、既に市場に導入されている燃料電池バスは、車両価格や燃料である水素が非常に高価であることなどから、県



内では導入実績がない。水素社会の実現には水素供給量の拡大と供給コストの低減の両方を進める必要があり、水素需要の喚起は喫緊の課題であることから、運輸部門の脱炭素化と水素エネルギーの利用拡大を図るため、国制度に上乗せした助成制度を創設し、県内バス事業者の燃料電池バス購入を推進している。

- ・燃料電池車両の普及は、CO<sub>2</sub>の削減や自動車関連産業の振興、さらに災害時の電源供給に寄与することから、水素ステーションを整備し、公共交通事業者や県民が燃料電池車両を利用できる環境を整備することが求められる。一方で、水素ステーションは国の補助を得たとしても、採算性を確保することが困難であることから、国の制度に上乗せした助成を実施し、県内の水素ステーション整備を推進している。
- ・県内の水素ステーションは、これまでに5基整備されており、現在3基が整備中。これらが完成すると合計8基となる。2030年に15基という整備目標に向けて、着実に取組を進めていく。

## **(5) 警察本部**

### **<交通企画課>**

#### **(高齢運転者の交通事故防止対策)**

- ・令和4年の人身事故は約1万8700件、このうち高齢運転者事故は4,330件である。平成25年の高齢運転者事故は約6,000件であり、10年間で約7割まで減少している。一方、事故全体に占める高齢運転者事故の割合は、10年前の17.3%に対し、令和4年は23.2%と5.9ポイント増加している。令和元年、2年はコロナ禍により事故件数が大幅に減少し、高齢運転者事故も減少しているが、事故の割合は、令和元年以降もおおむね23%前後で推移するなど、増加傾向を示している。
- ・10年間で、本県の免許保有人口は約257万人から252万人と、ほぼ横ばいなのに対し、高齢者免許保有人口は53万人から68万人と1.3倍に増加している。こうした点も、高齢運転者事故の割合が増加している一因と推測される。
- ・参加・体験・実践型の交通安全教育や安全サポート車の普及促進、安全運転相談の充実、運転免許自主返納制度の周知、運転免許自主返納者サポート事業の展開など高齢運転者の事故防止に向けた取組を実施している。

#### **(高齢者の免許返納状況)**

- ・令和4年中の県内における65歳以上の免許証自主返納者数は約1万6300人で全体の97%に及ぶ。過去10年間の推移を見ると、平成25年から令和元年までは増加傾向で推移していたが、令和元年以降は新型コロナの拡大により、外出自粛機運の広がり、あるいは移動手段として自動車を選択する高齢運転者の増加といった動きも相まって、令和元年をピークに自主返納は

減少傾向にある。

- 免許の返納率が高い市町については、いずれも J R 沿線、かつ新幹線停車駅周辺の市町が上位に名を連ねる。逆に返納率の低い市町としては、伊豆地域の沿岸部のほか、J R 沿線ではあるものの主要都市から遠方の市町が上位に位置している。

## 5 先進地調査

当委員会では、視察先として、自動運転レベル4の本格運行を開始したまちづくり株式会社ZENコネクト、AI技術を活用した乗り合い送迎サービスを運営する一般社団法人北陸SDGs総合研究所、少子高齢化社会が進展する中、地域公共交通の在り方やまちづくりについて研究する公立小松大学高山純一教授、沿線自治体や地域住民と連携し地方鉄道の利用促進に取り組む福井鉄道株式会社の4カ所で調査を行った。

### (1) まちづくり株式会社ZENコネクト (福井県吉田郡永平寺町)

鉄道廃線跡地を利用し、2018年から自動運転レベル2の実証実験を開始、2021年からはレベル3遠隔型自動運転システムによる移動サービスを開始、そして今年5月からはレベル4の運転手がない状態での自動運転移動サービスを開始した。バス路線の廃止や運転手のなり手不足等の課題を解決する手段として期待される自動運転技術の現状と課題について説明を受けた。

#### 《概要》

- ・ 自動運転レベル4での本格運行は今年の5月21日から開始した。土日祝日に運行し、12月から2月は降雪期のため運休の予定。運行時間は10時からで10分おきの運行となる。料金は大人100円、中学生以下50円。
- ・ 自動運転は、鉄道廃線跡地を自転車歩行者専用道路に改修した約6kmの町道「永平寺参ろ一ど」の南側約2kmを走行している。
- ・ 2016年に国土交通省と経済産業省による自動運転の実証実験の公募があり、永平寺町が福井県の推薦もあり応募して採択された。
- ・ 料金を徴収することもあり、事業者は永平寺町で、そこから委託を受ける形で、まちづくり株式会社ZENコネクトが自家用有償旅客運送の許可を取り運行を行っている。
- ・ 2018年からレベル2での実証を開始した。その際は保安要員を乗車させた形で、「永平寺参ろ一ど」6kmすべてを使って運行した。その後、2021年からレベル3遠隔型自動運転システムを開始し、その時から現在と同じ2km区間での運行となっている。
- ・ 車両内には運行従事者は無人で、遠隔監視により1人が最大3台の自動運転車両の運行を管理している。車両は4台あるが、1台は予備的な使い方基本は3台で回している。
- ・ 運行時の体制は、遠隔監視画面の前に座り車両の発車許可を出す特定自動運転主任者と、万が一の事故や障害物の除去に現場に向かう現場措置業務実施者の2名体制で行っている。現在のメンバーは、マネージャーと、レベル2の頃から実証実験に協力してくれている地元のシニアの方が3名、永平寺町内にある県立大学の学生が4名の8名体制。
- ・ 遠隔監視画面では、車両に設置してある複数のカメラ映像による周辺の状

況や車内の状況、バッテリー残量などの車両の状態表示、通信状況表示などが3台分表示されている。

- ・ 管理者が発車の許可を出すと、車両自身がセンサー等で周辺の安全を確認した後に自動的に始動する。
- ・ レベル4での運行にあたり、車両と遠隔監視室の通信が切れてしまうことがないように、両者をつなぐ通信回線は、ドコモ、au、ソフトバンクの3つの通信キャリアを利用し、その時に最も安定している回線を選択して使っている。
- ・ 車両からのエラー情報が送られてくると、呼出し音とともに、遠隔監視画面に赤いエラー表示が出るため、管理者が状況を確認して対応する。エラー情報としては、通信電波の微弱や障害物検知が多い。実際に障害物があることはほとんどなく、草が伸びてくるとそれにも反応してしまう。また、猛暑により通信機器に異常が出ることもある。
- ・ 使用している車両自体の最高速度は時速19kmだが、シートベルトがない車両であり、障害物検知などによる急停車があり得ることから、運行速度は時速12kmを上限に設定している。
- ・ 物や人などを、車両のセンサーが検知した場合、10m程手前から「車が通ります。御注意ください。」というアナウンスを流すようになっており、歩行者に車が接近していることを知らせる。その際車両は時速5km程度まで減速し、障害物がなくなると再度加速する。この動作は管理者ではなくシステムが自動で行う。
- ・ 車両は道路に埋設した誘導線の上しか進めないため、障害物を避けて通ることができない。注意アナウンスをしても障害物がそのままの状態だと、3m手前で一旦停止し、その状態が30秒間続くと自動運転は終了してしまう。

## (2) 一般社団法人北陸SDGs総合研究所 (石川県金沢市)

人口減少、高齢化社会において、住民の利便性向上に加え、健康増進を目標に掲げて、AI技術を活用した乗り合い送迎サービスを運営している。鉄道やバスなどの既存の大量輸送交通を補完する、地域による次世代型交通システムの現状と課題、利用者の声、既存交通サービスとの連携等について説明を受けた。

### 《概要》

- ・ 地域交通を単なる交通という手段ではなく、健康増進のための交通という位置づけで考えている。
- ・ 高齢者の公共交通に関する悩みとして、今まで行けたバス停にも遠くて行けない、バスの本数が減って不便、バスの乗り換えの待ち時間が長い、バ

- スを降りてからも目的地までさらに歩く必要がある、杖をつきながら荷物を持ってバスに乗ったり歩いたりするのは大変、病院や買物などのちょっとしたことが不便といったものがある。
- ・ 交通事業者としては、公共交通をなくせないと言われるが、過疎化や人口減少による利用者減少で、採算が合わない、運転手のなり手がいない、燃料代が高騰しているといった多くの問題を抱えている。
  - ・ 行政の目線では、高齢者が外出しないとフレイルが増える、刺激がないことから認知症が増える、運動不足で転倒や腰痛が増え介護費用や医療費が増える、介護事業所に入所しようにも介護人材も不足している、高齢者が自分で運転すると事故が増える、少子高齢化で税収が減少しているといった様々な課題がある。
  - ・ 利用者、交通事業者、行政の3つの目線からの課題を解決する方法の1つとして、AIを活用したデマンド型タクシーは有効だと考えられる。
  - ・ 身近な交通のうち自家用車や自転車等は、高齢になると使えなくなることから、行動範囲が狭まり不便な社会になってしまう。「チョイソコ」などのAIデマンドシステムはその解決策になり得る。
  - ・ AIを活用したデマンド型タクシーである「チョイソコ」は2019年に愛知県からスタートし、現在54自治体で運行しており、全国で最も多く採用されているAIデマンドシステムである。
  - ・ 金沢市では、2022年7月からJRバスの廃止、減便が決まったことから、「チョイソコかなざわ」の試行を開始し、翌年4月から本格運行に移行した。更に7月にはエリアも拡大し、6町会連合会、約4,000世帯、約1万人が対象となっている。
  - ・ 「チョイソコ」は、会員登録された利用者から乗車依頼を受け、AIを活用して最適な乗り合わせと経路を計算し、目的地まで乗り合い送迎で運ぶシステムになっており、タクシー運転手はAIから送られてくる運転経路に従って運転するだけで良い。複数人の乗り合い利用で、最適・最短距離を運行するため、運転手の不足の解消、燃料の節約にも効果的といえる。
  - ・ 利用者は利用希望日の1週間から30分前までに電話やスマホで予約が可能。スマホは24時間対応だが、全国の実績から見ると95%は電話となっている。
  - ・ 運営形態は三位一体となっており、利用して料金を支払う利用者、自治体や地域事業者といったスポンサー、車両を運行する地元のタクシー会社で形成され、すべてがWin-Winとなるような仕組みになっている。
  - ・ 利用者への配慮として、とにかく身近な場所に停留所を設置するようにしている。かなりの高齢になった場合、動けるのは50mまでとされている。50mというと一般的にゴミ置場がその間隔であることから、金沢市ではす

べてのゴミ置場で乗り降り可能としている。

- 地域のタクシー会社やバス会社とWin-Winの関係でないと長続きしないことから、できるだけ地域タクシーと共存共栄という形でやっている。「チョイソコかなざわ」では北部地区に2社のタクシー会社があるため、その2社にオペレーターと運行をお願いしている。
- 人が少ないエリアでの運行で、どうしても赤字運営になることから自治体の支援は欠かせない。ただ、自治体としても今後税収が減ってくる可能性を考慮すると、エリアスポンサーとして、地域の事業者にも協賛をお願いしていく必要がある。「チョイソコかなざわ」では、スポンサーとして医師会と調整をした上で病院や開業医にも協賛をお願いしている。
- 「チョイソコ」は、映画館やレストラン、病院、スーパーマーケット、駅など利用者が行きたい目的地に直行してくれる。停留所についても家の近くに設置される。利用者の予定に合わせて必要な時に利用可能といったメリットがあり、高齢者が外出しやすい環境の構築、家の中に閉じこもらない環境づくりを交通面から行っている。
- オペレーターに電話が掛かってくると、利用者のエリア情報や運行している車両の情報に加え、この利用者がいつ、どこに行ったかといった履歴が画面上に全て表示される。その情報を参考に利用者に寄り添った対応が可能となっている。
- 「チョイソコ」は単なる交通システムではなく、健康増進を目的とした外出機会の創出、さらに防災・減災への活用、地域交流による明るいまちづくりといったことを基本的なイメージとしている。
- 外出をすることはフレイルや認知症の予防に効果があると言われており、患者はもちろん、自治体の負担を抑えるためにも、高齢者の外出機会を創出することは重要であるといえる。
- 防災・減災において交通手段確保は必須になる。警戒レベル3で避難するにあたり、高齢者や妊婦が土砂降りの中を避難できるわけがなく、そういう時も「チョイソコ」は役に立つと考えている。個人情報保護が問題となるが、本人の同意を得た上で、利用者の健康状況を事前に把握し、発災時にオペレーター側から避難所に確認することもできるのではないかと考えている。バスでは路地裏には入っていけないが、デマンド型タクシーはそれが可能となる。
- 引きこもりがちな高齢者の健康増進につながるよう様々なイベントを企画・実施している。外出機会を作って、一度イベントに参加するとその後も継続的に参加してくれる方が多い。そういう意味では高齢者も外出の機会を欲しているのではないかと考えている。
- 金沢市では、事業主体は市ではなく町会連合会であるという考えだが、タ

クシー事業者との調整や協賛スポンサーの獲得を町会連合会がすることはできないため、市から補助金を受けた町会連合会が、次世代型交通システム推進協議会に運営を委託するという形をとっている。

- ・ 「チョイソコ」をはじめとするデマンド型タクシーの課題は、限られたエリアを限られた車両で運行すること。1人の利用者が遠くまで行ってしまうと、戻ってくるまで誰も利用できなくなってしまうことから、できれば5km圏内での運行が望ましい。エリア内の移動は「チョイソコ」を利用し、エリア外の病院や買物に行くときはバスを利用する。そういうバス事業者やタクシー事業者との共存共栄関係も必要となる。
- ・ 運行計画を立てるときは、利用できる日や時間についても留意する必要がある。運行日や時間を増やせば満足度は上がるが、一方で運転手の経費等に反映されてくる。住民の要望や利便性と比較考量する必要がある。
- ・ 利用者は年金生活になっている方が多いため、できるだけ安価な運賃設定としている。利用料金は地域によっては100円という所もあるが、金沢では300円としている。いくらに設定するのがいいかは難しいところだが、料金体系はシンプルな方が運転手にも利用者にも分かりやすい。
- ・ 「チョイソコ」は交通により、健康福祉、防災、観光など地域全体の活性化を目指しているが、行政はそれぞれの役割分担による縦割りになっていて相談する窓口がすべて違い、連携したアクションをとるのが難しい。
- ・ 市の補助を受けていることもあり、自治体をまたぐ運行は現状どうやってもできない。地元説明会に行くと、自分たちの商圈は隣町だと言われることがあるが、行政区が別になると対応できなくなってしまう。市町村単位では解決できない課題であり、県のようなより大きい行政組織がリーダーシップを取って解決に動いてほしい。

### (3) 公立小松大学 高山純一教授 (石川県小松市)

交通まちづくりを研究テーマとし、まちづくりのハード・ソフトの融合を目指し研究を進めるとともに、石川県都市計画審議会委員や金沢市都市計画審議会委員、金沢の都市と交通を考える会代表など、地域の都市計画、交通計画等のまちづくりに多数携わっている。少子高齢化社会における持続可能な地域公共交通の在り方について説明を受けた。

#### 《概要》

- ・ 持続可能な地域交通というものは、地域の特性によってその在り方が変わってくるので一律に述べるのは難しい。
- ・ 石川中央都市圏は4市2町で形成しており、全都市合わせて人口70万人程度の規模となる。面積は1,400平方キロメートル程で、静岡県でいうと静岡市と似た規模となる。静岡に比べると産業は盛んではなく、どちらか

という消費を中心とした都市である。ただ、北陸新幹線の開業によりかなり観光客は増えている。

- ・公共交通は、通勤・通学・通院・買物などの日常的な移動を支える大切な存在である。自分で車を運転できる場合はいいが、免許を返納した高齢者や18歳未満の若者にとっては、なくてはならないもので非常に重要な役割を担っている。
- ・公共交通はそれ以外にも、外出機会の創出による健康増進効果や、渋滞緩和、環境への負荷低減、交通事故の減少など、社会にとっても望ましい効果をもたらす存在である。しかし、公共交通の効果を見るときに直接的な効果しか見ていないというのが大きな課題で、多面的効果、クロスセクター効果についても考慮する必要がある。
- ・交通まちづくりにおいて、どの自治体も同様かもしれないが、金沢市はコンパクトアンドネットワークという考え方に基づいてまちづくりを進めてきた。第3次金沢交通戦略では、「歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくり」を基本に、町なか・居住誘導地域・郊外というそれぞれのエリアにあった移動手段のベストな在り方を検討し交通戦略に盛り込んだ。移動の選択肢と質の向上により自動車以外の利用を増やすということを共通の考え方としている。
- ・新幹線が整備されると、ストロー効果で仙台市や福岡市のように大きな都市に人口が移ってしまう傾向があるが、北陸新幹線ではその状況は発生しなかった。さらに、企業誘致や観光客の増加により、経済効果は想定の3倍にもなった。しかし、コロナ禍により人の移動が激減し、地域鉄道の輸送人員は前年から約400万人、乗合バスについては約1000万人も減少してしまった。それ以外にも高速バスも大打撃を受けた。各鉄道・バス会社は路線バス等の赤字を高速バスで補填するような経営形態であったため、高速バス利用者の減少により大幅な赤字額を計上することとなった。
- ・藩政期から400年以上続く金沢のまちは唯一無二の財産であるが、震災や戦災によるダメージが少なかったこともあり、道路空間は他都市と比較して制約がある。現在中心部を通過する車両の大半は自動車で、ピーク時の通過人員を全て自動車で運ぶ場合、道路を10車線にする必要がある。これを輸送力の大きい公共交通機関に転換し、公共交通を活かしたまちづくり、歩いて暮らせるまちづくりにしていく必要がある。
- ・環境に与える影響を考えた場合も、電車やバスといった公共交通を利用した方が環境への負荷を半分程度と圧倒的に少なく抑えることができる。
- ・限られた道路空間に自家用車が集中すると、渋滞が発生するだけでなく、歩行者や自転車のための空間も十分に確保できなくなってしまう。町なかを人中心の空間にするため、公共交通での移動の促進、パーク・アンド・



ライドの活用、町なかを目的地としない通過交通を環状道路等へ迂回誘導するなどの取組が求められる。

- ・ バスを利用しない理由としては、バス停まで歩かなければいけない、バスの本数が少ない、乗継ぎが面倒、運賃が高いといったものがある。それらを解消するため、金沢Ma a Sコンソーシアムを設立し、電子決済の導入、パーク・アンド・ライドの予約や支払い、目的地への移動など、将来的にはすべてをMa a Sで完結できるよう検討を進めている。乗継ぎについてもサブスク的な感じで安く済むようにするなど、利用者にとって便利でお得感があるものにしたいと考えている。利便性を高めるためにはキャッシュレス決済もS u i c aなどの交通系サービスに対応するべきなのだが、全国展開している交通系カードの導入には接続料が数億円掛かることがネックになることから、クレジットカードのタッチ決済の導入に向けた検討をしている。
- ・ 全ての移動をMa a Sに集約することができれば、利用者の情報、人の移動の情報が詳細に把握できることから、将来の交通政策に役立てることができる。
- ・ 自動運転の技術は日進月歩で進んでいる。まだ完全な自動運転には程遠いが、金沢大学で自立支援型で赤外線センサーによる自動運転システムを開発中である。金沢市も将来は地域公共交通への導入を視野に入れ、大学と連携し検証・研究に参加している。
- ・ 金沢市の交通計画では、金沢港から金沢駅、武蔵ヶ辻から有松の区間に新しい交通システムの導入を検討している。L R TかB R Tになるのではないかと思われるが、そのためには都心軸エリアの二車線を専用空間にする必要がある。市では将来を見据えた形で都心軸エリアでの駐車場設置を制限するなどの施策を進めている。
- ・ 郊外のバス路線はかなり経営が苦しく、バス事業者が撤退する事態になった。そのエリアをそのままにはしておけないことから、市は地域運営バスを導入することにした。現在3地区で導入されており、市の補助は6割から9割で、それ以上の部分は地元が負担する仕組みになっている。利用者の運賃だけでなく、会費制にしたり、自治会費を充てたり、スポンサーを募るなど、それぞれ運営継続に向け工夫をしている。
- ・ パーク・アンド・ライドは昭和63年以降推進している。現在は郊外に400～500台の駐車場がある。導入当初は大型ショッピングセンターの平日あまり使っていない駐車場を借りていたが、スーパーの閉店など事情が変わり駐車場の確保が課題となっている。ヨーロッパは既にそうだが、行政が適地を探して駐車場を設置しないとイケないのではないかな。
- ・ シェアサイクルを平成24年から開始したが、北陸新幹線の開業を機に令

和2年に再スタートした。再スタートにあたり自転車を電動アシスト車にするとともに、ポートを75箇所設置したことで利便性が高まり、非常に人気がある。

- ・ 金沢市は歩行者・公共交通を優先したまちづくりを進めるため、「歩けるまちづくりの推進に関する条例」を制定し、市内6地区で車の乗り入れを規制し、地域住民や観光客が安心して歩けるようなまちづくりに取り組んでいる。
- ・ コロナ禍や燃料高騰による影響で、高速バス等の収益で赤字の鉄道路線を維持する経営が成り立たなくなったことから、北陸鉄道は沿線自治体に対して上下分離方式による鉄道存続について要望を行い、沿線自治体に加え、県知事がオブザーバーとなり検討がはじまった。

#### (4) 福井鉄道株式会社 (福井県越前市)

越前市の越前武生駅を起点に鯖江市を經由し、福井市の田原町駅までを結ぶ福武線を運行している。平成21年に国土交通大臣より全国初となる鉄道事業再構築実施計画の認定を受け、地域とともに利用者数増加に努めている。少子高齢化社会が進展していく中で、地方鉄道を維持していくための取組や沿線自治体をはじめとする地域と連携した利用促進に向けた取組について説明を受けた。

##### 《概要》

- ・ 宇都宮LRTが国内75年ぶりの新規開業ということで話題になっている。先日の開業式典に出席したが、当日は日本全国から鉄道ファンが集まりすごい状況だった。式典の中で宇都宮市長から、少子高齢化の中での高齢者の足の確保、カーボンニュートラルへの取組、持続可能な社会ということで、鉄道に大きく投資することを決めたという話があった。これは今後の地域公共交通のあり方のひとつだとも思ったが、投資額は680億円超ということでその決断には驚かされた。
- ・ 福井鉄道福武線は鉄道線18.1kmと軌道線3.3kmの21.4kmの路線で、駅数は20となっている。福井県内には他にJR北陸本線、JR越美北線、えちぜん鉄道三国芦原線、えちぜん鉄道勝山永平寺線が走っている。
- ・ 年間輸送者数は昭和40年には920万人を越えていたが、モータリゼーションの進展、人口減少等により利用者数は急激に落ち込み、平成20年には160万人まで減少した。その段階で存続が危ぶまれたことから、国の鉄道事業再構築実施計画の認定を受け、行政の支援を受けることとなった。その後、利用促進の取組、国の支援などにより徐々に利用客数は増え、平成30年には204万人超の利用客数があった。その後のコロナ禍により、利用客数はこれまでの最低を記録したが、また少しずつ回復してきている。

- ・再構築事業実施のスキームは、運行や維持管理を鉄道会社が担い、車両やインフラは行政が所有するという上下分離方式が基本となるが、福井鉄道の場合は、運行や維持管理に加え、車両や枕木などのインフラもすべて鉄道会社が所有し、そこに行政からの支援をもらう形になっている。ただ、鉄道用地については、福井鉄道が沿線3市に有償で譲渡し、3市は行政財産となった鉄道用地を無償で福井鉄道に貸し付ける形になっている。国と県からは設備投資費用の補助を受け、沿線3市からは、維持修繕費及び関連経費の補助を受けている。
- ・再構築にあたり、福井鉄道福武線活性化連携協議会を立ち上げ、その下部組織として、事業の進捗状況や経営状況のチェック、指標に関する評価・検証を行う福武線再建スキーム管理部会を設置した。また、路線の運行維持に向け、沿線の住民及び団体等が連携し、利用促進のための事業を企画実施する福井鉄道サポート団体等協議会も立ち上げられた。
- ・多様な企画乗車券の販売、高齢者割引制度の導入など運賃全体を見直すとともに、サポート団体との連携強化、カー・セーブデーの推進といった地域との連携に力を入れた。また、終電の繰り下げ、急行運行の見直しによる本数増加など利便性向上に注力した。
- ・えちぜん鉄道と連携し、両鉄道共通の1日乗り放題切符を発売した。また、えちぜん鉄道と福井鉄道を乗り継ぐ場合には、それぞれで初期料金とならないよう乗継ぎ割引制度を導入するなど、競合事業者とも連携して利用者の利便性向上、利用促進に取り組んでいる。
- ・福井鉄道では平成24年に福井県主導でLRTを導入した。このLRTは宇都宮LRTで導入したのと同じ車両となるが、その導入に合わせ、全ての駅をフラット化した。
- ・福井県は自家用車の世帯当たり保有台数が全国1位ということもあり、パーク・アンド・ライド方式に力を入れている。15の駅に395台分の駐車場を確保している。福井市内の会社に勤めている方が多いことから、自宅からパーク・アンド・ライドの駐車場までは自家用車できてもらい、そこからは電車を使ってもらおうという取組を企業にもお願いして推進している。
- ・LRTが走る軌道区間は、古い石畳でかなり凸凹だったことから、事業費20億円弱を掛けてレールや枕木などの再整備を行った。また、自動車との衝突防止対策として、ポールの設置、右折だまり着色などを警察や道路管理者と協議の上で実施した。これにより、それまで年間十数件発生していた衝突事故は年間2～3件に減少した。
- ・観光面にも力を入れており、福井は越前和紙や越前陶器など伝統産業も多いことから、各地と協力して観光客を呼び込む取組を実施している。貸切り電車を利用したツアーも企画している。

- 利用客の利便性を高めるため、キャッシュレス化に取り組んでいる。n a n a c oやQUICPayといった電子マネーやクレジットカードは対応済みで、来年度はJR系のICOCAにも対応予定となっている。
- 運賃以外の収入確保の取組として、電車のラッピング広告の実施、鉄道模型やキーホルダー、トートバッグなどの各種グッズを作成し販売している。これら福井鉄道グッズや企画乗車券は、ふるさと納税の返礼品にもなっている。
- 福井県内の企業に「ふくてつサポーター企業」として登録してもらい、通勤時の利用など利用促進に協力してもらっている。サポーター登録した企業は現在37社となっている。企業としても社会貢献、地球温暖化対策、SDGsなどが社会から求められるため、公共交通に協力することは企業のイメージアップにもなるということで協力を得られている。

## 6 参考人の意見

当委員会では、有識者6名を参考人として招致し、意見聴取を行った。

### (1) NPO法人全国移動サービスネットワーク 副理事長 河崎 民子 氏 (地域公共交通の現状と改善策)

- ・ 住民の移動サービスとして、AIを活用した乗合オンデマンド予約型のタクシーが注目されている。また、特別養護老人ホームの空いている時間の車を使って、住民ボランティアが地域で買物に困っている方々を乗せて、互助型で買物支援をしている例もある。さらに、脱炭素が求められている中で、ゴルフ場の電動カートを改良したもので、低速で乗り合うという、グリーンスローモビリティが、高齢者の乗り物として注目されている。
- ・ ラストワンマイルやファーストワンマイルと言われるが、木で例えると、幹線である鉄道、それから枝であるバス、その先の葉っぱというところで、タクシーや自家用有償運送、あるいは互助型のサービスがある。
- ・ バスやタクシーなどを管理する道路運送法による許可があり、その許可には一般乗合許可と乗用許可の2通りがある。乗り合いのほうはバス型で、乗客1人1人から運賃がもらえる。乗用の方はタクシー型で、距離制や時間制で、1人1人からは運賃がもらえない。デマンド予約型乗合タクシーをやるためには、タクシー会社が乗合許可を取らなければならない、タクシーと名前はついていますが、乗り合いか、普通のタクシーかは許可の仕組みが違い、許可を取るのはかなり難しい。
- ・ 長い間、道路運送法はこの2つの許可しかなかったが、社会福祉協議会や各団体が、車椅子の利用者が外出しやすい環境をとということで、1980～1990年ぐらいから白いナンバーのまま、車椅子を乗せて運ぶ活動が現れてきて、長い間白タク扱いにされていたが、この状況を見無視できなくなり、2006年に登録という仕組みができた。これは自家用有償旅客運送と呼ばれており、白いナンバーの自家用自動車のまま、お金をもらって人を運んでいる仕組みである。さらにこの登録には、交通空白地有償運送と福祉有償運送の2通りがある。
- ・ タクシーの現状として、輸送人員、収入、実働車両数などが、ずっと下り坂だったが、コロナ禍でさらに大幅に減り、いまだに回復していない。タクシーの運転者自体が大幅に減っているということと、一般の業種の平均年齢が40歳くらいのところを、タクシー運転手の平均年齢は60歳を過ぎている。さらに二種免許の保有者数もかなり減少しており、そもそも昨今は、若い人が免許を取らないという現状もあり、国土交通省で、二種免許を取るための補助金をタクシー会社に出している状況になっている。
- ・ もともと路線バスやコミュニティバスがあった地域で、利用者が減少したことからさらに効率化するというところで、乗合型オンデマンドが導入され

ることが多く、静岡県内でも乗合タクシーに切り替えるところが増えている。乗合型のタクシーが全てを解決してくれるわけではなく、複数人が乗り合うことで、タクシー1台分の経費よりも、利用者からの運賃のほうが多いという状況を狙うわけだが、全国的に乗り合う率は1.2人くらいの状況が続いており、この輸送効率の部分が課題となる。

- AIによる配車システムはかなり賢く、利用者から電話が掛かってくると、既に予約済みの人の情報等から、すぐ行けるか行けないか、何時なら行けるかといったものが瞬時に画面に表示される。非常に優秀なシステムだが、それだけで年間300万円程度掛かる。それ以外にオペレーターの費用も必要になることから、利用者がさらに増えることでシステムの年間利用料がもう少し安くなれば使いやすくなるのではないか。
- 自家用有償旅客運送に関しては、交通空白地有償運送は、市町村が運営主体になることが多く全国で670団体、福祉有償運送は、社会福祉法人やNPOが主体になることが多く全国で2,500団体ぐらいある。静岡県については、他県と比較して福祉有償運送がもう少し増えてもいいかなと感じる。
- 交通空白地有償運送は、地域住民全体が対象で、観光客も対象にできるが、福祉有償運送は、障害者手帳を持っている人、あるいは要支援・要介護認定を受けている人のみが対象となっている。交通空白地有償運送は、山間部で利用者も少ないことから、タクシー会社がなかなか手を出さないこと、福祉有償運送は、一般の高齢者は対象にできないという問題があるため、通達で運用されている許可や登録が不要な形態である、互助型による買物支援等に関連させる形で行うことが多くなっている。
- 国では、営業所ごとの法人タクシー車両の最低車両台数緩和や、休憩場所などの施設設置要件の緩和、タクシーと乗合タクシーの車両併用の柔軟化、乗合タクシー事業における自家用車の活用、タクシー運賃の半額の範囲内としていた自家用有償旅客運送の運賃目安の撤廃、自家用有償旅客運送の更新登録手続の簡素化など、タクシー、乗合タクシー及び自家用有償旅客運送に関する制度・運用等の改善に向けた検討を始めている。
- 国ではDX・GXに関するものとして、キャッシュレス化、配車アプリの導入、AIオンデマンド交通、バスロケーションシステムなどの導入に向けた検討が進んでいる。また、自動運転に関しても実証実験を進め、まず公共交通の部分から優先的にやっていくという方向になっており、将来は、1人が複数のタクシーやバスを管理できるようにして、全て自動で動くといった仕組みをイメージしている。

#### (移動が困難な高齢者の増加と互助活動)

- 人口減少、過疎化、核家族化といった要因から、生活に不可欠な外出に困る高齢者が増えている。国土交通省の調査によると、75歳以上で続けて無

理なく歩ける距離は100メートルまでという方の割合が17%で、300メートルまでという方と合わせると大体27%ぐらいが、駅やバス停まで遠くて歩けないということになる。

- ・ 高齢者が買物などで外出しないことにより、運動不足や低栄養化を引き起こし、結果として医療費・介護費が増加するおそれがある。介護人材の慢性的な不足という問題もあり、介護にならないための介護予防の取組が、自治体の財政のためにも、高齢者自身のウェルビーイングのためにも大変重要な課題となる。
- ・ 厚生労働省の方針として、全てを介護保険で賄うのは限界であり、支え合う地域をつくっていきこうという地域包括ケアシステムという考えがある。高齢者の社会参加を非常に大事にしており、現役時代の経験を生かし就労するもよし、趣味の活動に専念するもよし、高齢者が生きがいとやりがいを持って生活をする中で、ボランティアができる方は、生活支援の担い手として社会参加し、サロン運営や、見守り、外出支援等を行う。それを都道府県や市町村がバックアップしていく地域社会をつくりましょうというもの。そういう国の方針もあり、また、住民のやる気もあって、様々な取組が各地で進んでおり、高齢者の買物支援などを互助型でやる事例が最近増えてきた。

#### (住民主体の移動支援の取組事例と法制度)

- ・ 自治体や地方厚生局によって、移動支援活動が立ち上げやすい環境が整ってきている。一番有名なのは実は静岡県で、アドバイザー派遣や、相談窓口設置、利用者の安全安心のために大臣認定講習を無料で受けられるよう整備をしたりと、全国で最も注目されている。免許返納という問題を契機に、交通事業者も集めて、今後、地域で何をしていくかといった議論を行い、希望する市町にアドバイザーを派遣したり、相談に乗ったりというようなことをやっている。
- ・ 神奈川県秦野市の栃窪という地域では、市の無料のドライバー養成研修を受けた住民が運転手になり、週1回買物支援を実施したところ、わずか3カ月で、地域のコミュニケーションが活発化し、ひとり暮らしの高齢者をみんなで見守ろうという意識が自治会の中で生まれた。さらに、ボランティアが特別なことではないという雰囲気も地域で生まれ、山林の除草刈りや、空き家になった家の草抜きをするような里山クラブも生まれたりするなど、外出支援が地域づくりにつながる事例としてとても注目されている。
- ・ 地域住民による支援の事例としては大きく分けると2つあり、買物支援や送迎などの乗り合い型のものと、電球の取り替えやごみ出し、庭の草抜きなどの個別支援型のものがある。個別支援型はサービスの1つとして車に乗って病院や買物に付き添うというものがあり、このタイプは許可登録不

要の中でも、運賃ではなく生活支援であることから、利用者から料金をもらっていい互助活動となる。

- ・ 静岡県は、現在 75 以上の地域で、互助型の取組が行われているが、補助金を創設している市町が少ないのは課題と考えている。最初にやろうと立ち上げた人たちは、とても意識が高く、無償でも構わないという意識でやるが、その人たちも高齢者なので、何年かして無理になってきたときにバトタッチする人がいない。そのため、高額ではないとしても、やはり励みになるくらいの補助金は必要なのではないか。
- ・ 全ての高齢者を公的資金で救っていくのは、ほとんど無理だと思われる。そのため、高齢者自身にも、免許返納して自分が持っている車を手放すと、どのくらいお金が浮くかというところをもう少し意識してもらいたい。自分の場合、10 年ごとに車を買換えることにしているが、車の購入費、税金、保険などで月額にして 4 万 2000 円も使っていた。タクシーがいつでも来てくれるのであれば、車を手放してタクシーを使ったほうが、安全だしいのではないかと思う。高齢者は、車を保有することがどのくらい自己負担になっているかを認識し、公共交通や互助型のサービスを使うよう意識転換していただくということも大事ではないかと思う。
- ・ 本当に過疎的な地域では、何らかの公的支援が必要となる。公共交通がなくなるということは、その自治体の存続に関わる問題なので、ここは本当に何とかしなければいけない。国の委員会において、都市圏の人も含め全ての利用者の乗車運賃に 1 円でも上乘せして、それを集めて過疎地域を応援する仕組みを構築してはどうかと提案したが、なかなか難しいということだった。このあたり何かうまい仕組みを考えていかないと、本当に過疎地域には住み続けられなくなってしまうのではないか。

## **(2) 株式会社電腦交通 Communication Center 乗合 CC センター長 兼 営業戦略部 地域交通推進セクション リーダー 堀口 駿 氏**

### **(最近のタクシー事情)**

- ・ タクシー業界に関連する報道として、バス事業の相次ぐ撤退や減便などの路線の再編、深刻なドライバー不足、ライドシェアを含めた規制緩和の議論といったものがある。
- ・ 顧客の住所や利用履歴などの情報管理が配車システムにより可能であることから、昨今はコールセンター業務もインターネットさえあれば遠隔地で受けることが可能となっている。配車室の運営人員についても人手確保が困難なケースもあることから、コールセンターを集約できるのはコスト面でも大きいのではないか。
- ・ タクシー台数としては、2007 年がピークで全国で 22 万台あったが、それ



が 2021 年には 17 万 5000 台にまで減っている。昔に比べてタクシーがつかまりにくくなったのは、車両の総数自体が減っているのが大きい。

- ・ タクシーの運転手についても年々減り続けていたが、コロナ禍で稼げなくなったことで、さらに大幅に減ってしまった。コロナが 5 類に移行した後も減ったドライバーがなかなか戻ってこない状況で、2019 年度に比較して約 85% にまで減ってしまっている。
- ・ 運転手が減少する一方で、2022 年あたりから、観光や生活も含めて少しずつ需要が戻ってきている。タクシーがピーク時よりも 2 割減っているという中で需要が戻ってきているので、タクシー会社では大小の規模にかかわらず、どこでも人が足りていない。お客さんからすると、タクシーがなかなかつかまらないという状況になってしまっている。
- ・ タクシー会社も運転手の募集はしているがなかなか集まらない。募集に掛かるコストも、今まで 1 人当たり 30 万円ぐらいだったのが、今年に入って 100 万円ぐらいと約 3 倍になってしまっている。どの業界も人手不足で取り合いになっていることもあり、1 人の採用のために面接する人数が増えたり、高いエージェントに頼まないと希望する人材が集めにくいことが理由だと思われる。
- ・ 最近ではアプリによるタクシー配車ができるが、タクシー事業者側から見ると、地元のお得意様から電話があった際、空車がなかった場合は「空いたら行きます」となるが、アプリ導入によって、空いた瞬間にアプリで呼んだお客さんに車両を取られてしまうというケースがある。複数の依頼経路の利用者によりタクシーの取り合い状態になっていることも現在の特徴と言える。そのため、タクシー会社によっては、忙しい時間帯はお客さんの利便性が少し下がるのは理解していても、アプリは一旦停止にするといった対応をしている。1 台の車両を奪い合う状態になっており、タクシー事業者にとっても人材不足からくる悩みの種になっている。
- ・ 時間帯別の利用傾向として、タクシーには基本的に朝と夕方の 2 つのピークタイムがあると言われている。病院や、買物に行かれる方が、主に昼間のメインユーザーであり、地域にもよるが、大体 11 時頃から少し落ち着いた 13 時から 16 時ぐらいの間が一番オフピークと言われる時間になる。休日、特に日曜日は病院が開いていないので、メインの乗客の方々があまり動かないということで利用が少なくなっている。そのため、日中の少し余裕がある時間帯にデマンド交通の受託ができると、タクシー会社にとっては一番ありがたいということになる。

#### (デマンド交通導入の背景と課題)

- ・ 2002 年に道路運送法の改正があり、バスを廃止する基準が緩和された。それにより、路線バスについては、事業者が収益確保できる路線を残し、そ

うでない路線は撤退するといった動きがあり、代わりとして、実際の運行事業者はそのまま、自治体が費用負担したり、運行主体になったりという形で、コミュニティバスが導入されてきた。ただ、コミュニティバスも、人が乗らなくても動かさないといけないという課題は結局残っている。

- 2010年頃になると、情報通信技術の発達に伴い、人が頭で考えるアナログデマンドという形で、需要に応じて走る交通に移行してきた。配車システムがあればデータの利活用ができたり、需要が可視化できたりと非常に有益ではあるが、デマンド交通ということだけであれば、オペレーターが慣れさえすればシステムはなくても運用できる。
- デマンド交通といっても非常にたくさんの種類がある。予約方式でいうと、何日前に予約締切りであるとか、前日締切りであるとか、今から乗りたいというリアルタイム配車といったものがあり、乗降方式でいうと、バスのように停留所で乗り降りができるものや、自宅まで迎えに行くが行き先は制限されるもの、運行エリアの中ならどこでも自由に乗り降りできるものなどがある。利便性が低いものから高いものまで様々あり、運行事業者の配置や利用の動向など地域の状況によって合うものが変わってくる。
- 色々なものを制限していけば、需要も固まってきて乗り合いをさせやすくなり、より自由度を高めていくと乗り合いさせにくくなる。例えば、自宅からA病院まで行くのが、9時便に制限されているとすれば、AさんもBさんもみんな9時便を予約するので、1台の車にまとまっていく方向になるが、便の制限がなくいつでもいいということであれば、需要がばらけていくので、なかなか乗り合いしにくくなってしまう。
- サービス設計のバランスとして、利用者にとっての利便性と、自治体にとっての乗合率、コストパフォーマンス、いかに少ない台数でたくさんの人を運ぶかというところは、トレード・オフの関係で、実際に利用者からの評価と、行政からの評価は一致しない。さらにタクシー事業者に聞いてみると、また違う意見が出てくるというのが、実際によくある話であり、運営におけるよくある悩みと言える。
- 都心部のように、ある程度狭いエリアの中に需要がたくさんある、呼び出しがたくさんあるようなところであれば、リアルタイム配車と言われるようなデマンドが比較的向いている。一方、中山間地域では、利便性は確実に落ちるが、路線バスのような便制運行のほうが向いてるのではないかと考えられる。
- 利用者のメリットを考えると、乗りたいときに乗車依頼ができるほうがいいが、中山間地域になると、運行する車両数自体も潤沢にないケースがほとんどであることから、いかにバランスをとるかが重要となる。例えば1日20人が乗るとして、いつでも乗れますとしたときに、果たしてどこま

で需要が集中するのか。もし需要が集中しなかった場合は、予約したらいつでも来てくれる安いタクシーになってしまい、行政側の負担も増えるし、タクシー事業者としても、通常のタクシーの需要を食ってしまうということになり、そういうケースはあまり成功していない。

- 中山間地域においては基本的には便制運行が望ましい。この方式では1台の車にできるだけ複数のお客さんを乗せる。複数のお客さんが乗るということは、1人当たりの輸送コストを低く抑えられることになる。イメージとしては、リアルタイム配車であれば、車が利用者の呼び出しに合わせて行くが、便制運行の場合は、例えば9時便、10時便といった形で、利用者がこの便に合わせて動くという形になる。
- デマンド交通を中山間地域で運行するに当たり、乗合タクシー専用の車両を用意しなくても、条件を満たせば一般のタクシーと車両を兼用することができる。専用車両であればラッピング等で利用者にとって非常に分かりやすいというメリットはあるが、一般のタクシーに専用のステッカー等を貼ることで対応は可能と考える。一般タクシーと車両の併用ができれば、新規に車両購入するという初期投資のコストが抑えられる。
- タクシー車両を効率的に利用するというのは効果的であるが、一方で、自治体と事業者の間で、取決めをしっかりとっておかないと、一般タクシーが忙しくなってきたときに、デマンドは対応できませんと言われる場合も実際にあることから、タクシー事業者と最低このラインを守ってくださいとか、需要が増えた場合はこれぐらいお願いできますかといった、条件交渉をしっかりとっておく必要があると考える。
- タクシー補助券や利用券といった運賃補助をする自治体もあるが、こちらは、タクシーを使うときに現金の代わりにチケットが使えるという形になっているので、補助対象者にとっては、非常に利便性が高いというメリットがある。ただ、補助対象をどこに設けるか、仮に免許がない方、高齢者の方といった制限をした場合、誰もが乗れる公共交通ではないので、公平性に欠けるという意見が実際にある。また、タクシー運賃補助の場合、基本的に乗り合わないで、タクシー需要は確かに増えるが、タクシーの取り合いになる場合がある。タクシー運賃補助はやり方としてシンプルで分かりやすい一方で、車両が潤沢にない地域では、ほかの需要に応え切れなくなってしまうデメリットがある。そのため、交通施策としてはまた別でやらないといけなくなり、結局はコストが増えるというおそれがある。
- デマンド交通をやるやらないを問わず、日頃からタクシー事業者と話をすることが重要になる。デマンド交通の計画が出来上がった段階になって、初めて事業者に話に行くケースが結構多い。行政側からすると、この計画どおり走れば、需要も増えるし安定収益になると思っている、タクシー

事業者からすると、需要が戻ってきて、人手が足りない中で、もうお金の問題ではなく受けられないというケースもあり、協議が整わず運行開始が遅延したり、運行事業者の受け先がないという事態も発生し得る。

- ・ 地域交通を考える上で共創と言われるワードがよく出てくるが、事業者だけでも、自治体だけでもなく、利用者も含めて、地域の関係者が一体となって、共創して取組を進めていく必要がある。
- ・ デマンド交通の実際の事例を見ると、高齢者の利用がもちろん多いが、小学生が習い事教室等に行くのに利用するなど、18歳以下の自分で運転できない方の日常利用や通学利用も結構あることが分かった。それにより親の送迎の負担軽減にもつながっているのではないかと。
- ・ タクシー業界としては、ライドシェアはもう避けられないのではないかとこの覚悟を持った経営者が増えてきたと感じる。ただ、やはり事業免許を持った事業者がいるならば、それを第一に活用すべきであるという考え方は変わっておらず、運転手確保のために免許取得要件の緩和などの要望はしている。
- ・ 生活圏が隣接する市町村にあるということで、市町村の境界をまたいで運行しているというケースはある。新潟県加茂市が実際にそういう運用をしているが、隣接する行政間で綿密に調整することで行政区をまたぐ運行が可能となったものと思われる。

### (3) 株式会社野村総合研究所

コンサルティング事業本部アーバンイノベーションコンサルティング部

部長 若菜 高博 氏

シニアコンサルタント 川手 魁 氏

コンサルタント 倉林 翼 氏

#### (地域公共交通の現状と再構築の潮流)

- ・ 日本の人口は2005年を境に増加から減少へと転じた。それまでは一部の中山間地域では過疎化が問題になっていたが、それ以外の地域では、人口増加社会の中で、新しいインフラを作り、できるだけ大量の人員を輸送するための整備が進んできた。しかし、人口減少社会に入り、一部の地域で路線バスをはじめとする従来の公共交通が成り立たないという時代に入ってきた。
- ・ 2005年から2020年の過渡期においては、人口が増え続けていた三大都市圏においても人口は減少に転じており、中山間地域特有の課題であった公共交通の再構築は全国規模の課題となったといえる。
- ・ 少子高齢化により自動車の運転ができない学生人口が減少する一方で、道路整備は着実に進んだことから、移動の中心が公共交通から自家用車にシ

フトし、公共交通を利用する人が構造的に減ってきた。

- これまでは、公共交通の需要減少に応じて、鉄道から大型バス、大型バスから小型バスといったように供給をダウンサイジングすることで対応できていたが、今後は運転手の不足などの供給側の制約により、従来の手法では対応が難しくなる。
- 県内では静岡市や浜松市といった大都市においても、鉄道やバスの人手不足の問題は出てきており、さらに資材価格の高騰などもあり、民間の収益事業としては維持困難な路線がこの先増加してくると思われる。また、中山間地域においては、交通体系を小規模なものに変えようにも受け皿となる事業者が見つからない状況となり、交通だけでなく病院や商店などの生活サービス全般の維持が課題となることから、それら全体も含めて考えていく必要があると思われる。
- 近年の環境変化を踏まえ、大都市、地方都市、中山間地域それぞれで、地域公共交通の再構築に向けた取組の創出が進んでいる。需要が大きい地域では、従来であれば民間事業の競争原理の中でできていた部分ではあるが、人手不足の中でどうやってやっていくのかという課題への答えとして、MaaSアプリによる需給の最適化、タクシーの相乗り化、オフピーク定期券の導入などが行われている。需要が小さい地域では、地域交通のデマンド化、二種免許所有者以外の者による自家用有償旅客運送化、他の生活サービスとの連携などが行われている。なお、需要の規模に関わらない共通の取組として、自動運転バスの実証実験、ライドシェアの議論も行われている。
- 地域公共交通の再構築にあたっては、利便性、事業性、シンボル性といった3つの観点からどうバランスを取るのか、地域の実情に応じた選択が求められる。人口密度の低い地域では、全てを満たす打ち出の小槌のようなモビリティは存在しない。どこに重点を置くかによって取組の方向性も変わってくるので、地域で十分に議論する必要がある。

#### (地域公共交通再構築の先行事例)

- 地域公共交通の再構築に関する取組は多岐にわたっており、自動運転やAI技術の活用が注目されるが、類型としては、個別モビリティの改善、複数モビリティの掛け合わせ、異業種との連携という3つの大きな分類に分けられる。
- 個別モビリティの改善としては、車両サイズの見直し、運行形態の見直し、運行主体の見直し、価格形態の見直しといったものがあり、バスのデマンド化や自家用有償への転換、無人運転といったものがこの分類に該当する。
- 複数モビリティの掛け合わせとしては、大きく2つの方向性があり、1つは車両統合で、稼働率の低い車両を統合利用したり、特定目的で利用され

る車両の乗合化により、質を維持しながらコストを低減するというもの。もう1つはサービスの統合で、一定程度利用のある都市部に限定されるが、それぞれのモビリティで個別に存在している機能をまとめることで利便性を高めるというものがある。

- ・ 異業種との連携としては、収支やサービスの内容を交通単体で考えるのではなく、周辺の目的地となるような商業や観光、医療・福祉、さらには物を運んでくる物流などと一体で考えることで、それぞれの収益をより向上させるというものと、それぞれの維持が難しい地域において、移動サービスと目的地でのサービスを別で運営するのではなく、一緒に運営することでそれぞれの維持可能性を高めていくというものがある。
- ・ 地域公共交通の見直し事例としては、個別モビリティの改善に分類される、車両サイズを抑える、自動運転の導入にフォーカスが当たることが多いが、複数モビリティの掛け合わせや異業種との連携といった、交通の目的自体を捉え直すことで、まちづくり全体の中でどういうサービスが必要なのかという観点から検討しているものもある。
- ・ 福井県永平寺町では、自治体が車両を用意し、地元住民が運転手となる自家用有償運送のサービスを実施している。利用者は電話で予約し、運賃は定額制、自宅から目的地までをドア to ドアで接続している。
- ・ 永平寺町の事例では、定時定路線運行から完全デマンド運行に移行したことで利用者が増加したが、さらに特徴的なのは、無償運行から有償運行に移行した段階でさらに利用者がかなり増えていること。これは、無償運行によりサービスの便利さが住民に広まったことと、住民が運転手であることから、こんな良いサービスを無料でやってもらうのは申し訳ないという声が住民から上がってきたことによる。
- ・ 北海道上士幌町では、デマンドバスの導入をはじめ、無人運転の試行や決済までの一元化、貨客混載など多様な取組を行っており、複数モビリティの掛け合わせ、異業種との連携といった分類まで踏み込んだ事例となっている。
- ・ 上士幌町では定時定路線バスを運行していたが、住民は町内の一部の地域にまとまって住んでおり、郊外には3人しか住んでいない地域もある。ここに定時定路線バスを常時運行させるのは難しいことから、全てをデマンド化するのではなく、一定の利用がある路線は定時定路線バスを維持し、人口密度が小さい地域の路線を統合しデマンド化することとした。利用者にとっては利用可能日を増やし、同時に全体のコストを削減している。
- ・ 上士幌町ではデマンド化にあたり、コールセンターを設置して運行管理をするとコストが掛かりすぎることから、住民全員にタブレットを配布してアプリで管理することとした。タブレットは交通の予約だけではなく、町

の高齢者給食サービスの精算や、緊急情報発信や町のイベント情報の配信など、別の行政サービスにも活用している。

- ・ 海外の動向として、中国では、交通量の多い道路をレベル2の自動運転バスがほぼ人間の介入なく時速30km程度で走行している。法規制や自動運転の安全規制に関する考え方が違うので、そのまま日本に入ってくるというものではないが、自動運転の技術は予想以上に速い速度で進んでおり、アメリカや中国で開発された自動運転車両が日本に入ってくる可能性は十分あると思われる。
- ・ 中国では、タクシーについても同様で、レベル2ではあるが人手をほぼ介さずに幹線道路をスムーズに走行することが可能となっている。また、一部の特区ではレベル4の実証も進んでいる。

#### (地域公共交通再構築の課題と県への期待)

- ・ 地域公共交通の再構築自体は基礎自治体が行っていくものではあるが、広域になると都道府県の力を借りないと取組を進めることが難しい領域も多々あると思われる。
- ・ 静岡市や浜松市といった比較的大きい都市では、交通需要は大きいですが、運転手や車両の問題から供給が不足している。そうした地域では、車両を有効活用することで利用者の利便性を高める必要があるが、複数の交通事業者や、病院や商業施設といった生活サービス事業者間の調整は、基礎自治体や民間事業者では進めることが困難と思われる。具体的には、複数交通機関の乗り放題チケットを導入した際の収益配分ルールや、アプリ等のインターフェイスの統一といったものが考えられるが、県が主導・調整しないとなかなか話が進まないのではないかと。
- ・ 郡部等の中山間地域では、交通需要も小さく供給も不足している。さらに役場においても、新しいものに関心を持って実際に推進していく人手が足りていない。そのため、人材の育成、職員の派遣・交流、スマートモビリティチャレンジのような補助・委託事業の実施などにより、地域でモビリティの再構築を主導・調整する主体を育成する必要がある。また、中山間地域では、公共交通の運行エリアと生活圏が一致していないケースが多いことから、市町域を超えた生活圏で、統一した交通・生活サービスを構築するための支援が必要となる。
- ・ 都市圏では、民間事業者や基礎自治体を中心に新しい取組が進んだ結果、様々なサービスが行われ、鉄道や基幹バス、支線バス、タクシーなどでそれぞれ予約・決済方法が異なり、利用者からすると少し使いづらい状況になっている。理想としては、MaaSアプリで目的地までの全ての交通機関を一気通貫で予約・決済できることが望ましい。最近、九州地域において、九州MaaSという統一MaaSが進められているが、地域を横断し

て、各交通機関のアプリ等のインターフェイスを統一・連携していくためには、県のリーダーシップが期待される。

- 統合したサービスを構築しようとする、乗車の状況や収支の状況といった様々なデータを相互に連携させる必要がある。これを民間事業者が行うには限界があることから、県における環境整備が期待される。
- 公共交通の再構築がうまくいっている地域では、他地域の事例をそのまま当てはめるのではなく、ゴールとなる将来構想をしっかりと設定し、そのためには何が足りないのか、どうすればより地域に馴染むのかを考えて、他の事例を改善し進化させて取り入れている。
- 交通課題というと、バスやタクシー会社の経営難や運転手不足といった交通に特化した課題がフォーカスされがちだが、その上にある地域課題こそが非常に重要であると考えている。交通はあくまで高齢化や人口減に端を発する様々な地域課題の解決に向けた多様な解決策の1つであり、多分野の施策と協調し組み合わせることが重要となる。
- 人口減少が加速する中では、公共交通だけではなく、医療、福祉、教育、小売など様々な生活サービスの維持も困難になるおそれがあり、公共交通とまちづくりを一体的に考えた再構築が必要となる。
- 完全自動運転については、技術的にはほぼ完成していても、残り数パーセントでもリスクがあると、今の日本の世論や法規制下では全面的な導入というのは厳しいと思われる。ただ、レベル2の自動運転ではほとんど操作がないことや、人手不足の問題となっている理由は大型二種免許保有者が足りないことなので、そこが保安員という形で、大型二種免許を所持していなくても同乗できるようになれば、過渡期における解決策にはなるのではないか。
- コミュニティバスは利用者のニーズに合っていないと思われる。国の実証実験の中でも、コミュニティバスをデマンド型に変えていくという取組が行われており、利用者にも好評で、実際に利用人数も増えている。
- ライドシェアについては、安全性の問題もあるが、そもそも地域にどれだけタクシーの運転手が残っているのか、中山間地域等でライドシェアの運転手をやろうという人がいるのか、地域ごとの違いがある。ライドシェアも魔法の答えではなく、運転手も地方になればなるほど見つからないのが実情と思われる。福井県永平寺町では町がかなり入り込んで、運転手の世代交代も考えた仕組みづくりを行っている。そういう取組をしないとライドシェアも同じような問題に行き当たってしまうと思われる。
- 公共交通再構築における財源については大きく2つの考えがあり、1つ目は、スクールバスや病院、福祉施設の送迎バスなど、他の似たような移動手段との車両の共通化によって、交通予算だけでなく、教育や福祉予算も



活用しようという考え方で、2つ目は、ふるさと納税や補助金など新たな財源を持ってくるというもの。

- ・ライドシェアは、タクシーとの共存になっていくのではないかと考えている。アプリでどこからどこまで移動したいという情報を入力した時に、まずタクシー会社に配車依頼が行くようにして、タクシーが埋まっていて対応できない場合に、ライドシェア側に配車依頼が行くような、タクシーと共存できる配車の仕組みを構築すれば、タクシー会社にとっても競争関係というよりもお互いに補完する形になるのではないかと。

#### **(4) 一般社団法人静岡県バス協会 専務理事 堀内 哲郎 氏**

##### **(バス業界の現状)**

- ・バスの車両数はコロナ禍で大幅に減少し、2018年に乗合バスと貸切バス合わせて2,940台だったものが、2022年には2,428台と20%程度減少した。
- ・乗合バスの輸送人員、運送収入は、コロナ禍で大幅に減少した。コロナ禍での利用者の行動変容、リモートワークの普及、マイカーへの転換が理由と考えられる。コロナが5類に移行した2023年度についても、利用者はコロナ前の状態までは戻らず、2018年度比で85%程度と予想される。
- ・バス事業における収支状況は、一般乗合バスではずっと赤字の状況が続いており、コロナ前でも年平均で390億円程度の赤字だった。貸切バスについては、コロナ前は年平均75億円程度の黒字となっていた。それがコロナ禍によりどちらの事業も大幅な赤字となり、乗合バスでは約4000億円、貸切バスでは約400億円の赤字となっている。
- ・乗合バス事業の経常収支率を見ると、コロナ前までは大都市部は黒字状況もあったが、地方部ではコロナ前から赤字の状況であり、赤字部分については、高速バスや貸切バス等の他事業の収益で内部補填していたが、コロナ禍で他事業においても収入が激減したことから内部補填することができなくなった。
- ・県内の乗合バス事業者の経常収支は全て赤字状況となっており、コロナ禍以降は内部補填できる収益もなく、自治体からの補助金を足しても黒字にはならない。バス事業者の赤字額と自治体からの補助金額に差があることから、バス路線維持に必要な額がバス事業者に支援されていないと言える。
- ・全国的にバスの運転手は年々減少しており、運転手の残業時間に規制が掛かるいわゆる2024年問題も加わって一層深刻な問題となっている。このペースで推移すると2030年には運転手不足は3万6000人に達すると予想される。
- ・県内の乗合バス運転手についても減少傾向で、2017年度比でほぼ2割減少している。このままでは2024年問題に対応することは不可能で、路線の

廃止や減便をせざるを得ない状況にある。タクシー運転手についても同様に減少が続いており、このままではバスの代替と考えられているデマンド乗合タクシーも運行できない状況になってしまうのではないかと懸念されている。

- ・ 大型二種免許保有者数は 2018 年以降年々減少している。女性の保有者については少しずつ増えているが、全体としては 2018 年と比較して 9 万人以上減少しており、大型二種免許保有者が足りない状況となっている。また、全体で 80 万人程度いる保有者の半分以上が 60 歳以上となっており、運転手の高齢化も問題となっている。

#### (バス路線退出後の対応)

- ・ 収支の悪化等でバス事業者単独での継続が困難となった場合、市町の支援により継続のための取組を行うが、それでも維持が困難となった場合には、路線廃止となってしまう。その代替として市町によるコミュニティバスが導入されるケースもあるが、利用者が増加しない、運行経費の増加、ダウンサイジングで経費は変わらない、路線維持への住民の理解が得られないなどの課題から継続が困難となることが予想され、そうすると次にデマンド化という流れになる。
- ・ バス撤退後は乗合タクシーを活用するケースが多いが、その運行形態から定時定路線型とデマンド型に分けられる。定時定路線型は決まった時間に決まった経路を走るもので、バスを小型化しジャンボタクシー等で運行するものとなる。デマンド型は事前登録制で予約制で運行するが、さらに、乗降場所を細かく設定してその乗降場所間を運行するタイプと、自宅を起終点として決められた乗降場所間を運行するタイプ、地域を特定してその地域内であればどこでも乗降可能なタイプに分類される。

#### (公共交通のあるべき姿)

- ・ これまではバス事業者主体で公共交通を維持してきたが、マイカーの普及、人口減少、少子高齢化等による利用者減少により、補助金をもらっても困難な状況となってしまった。そのため、自治体が公共交通に関わらざるを得ない状況となったが、住民の公平性の観点から、きめ細かい移動サービスが求められることとなり、自治体の公共交通に係る予算が増大するおそれがある。
- ・ 国においても、ローカル鉄道や路線バスなどの地域公共交通の危機的状況に対応するため、自動運転やMa a Sなどデジタル技術を実装する交通DX、車両電動化や再エネ地産地消などの交通GXに加え、官と民が一緒になり交通サービス水準を維持しようという官民共創、複数の交通事業者が共同で垣根を越えたサービスを展開する交通事業者間共創、交通以外の医療や介護、エネルギーや教育など様々な多分野との垣根を越えた事業連携を行う他分野共創の3つの共創により、地域の関係者の連携と協働を通じ

て、利便性・持続可能性・生産性を高めるなど地域公共交通の再構築を進めている。

- 国の関係予算のうち地域公共交通確保維持改善事業は、公共交通を維持していくための事業だが、新たにエリア一括協定運行事業が追加された。これは、自治体と交通事業者が、複数年かつエリア単位で、黒字路線も赤字路線も一括して運行する協定を締結することで、国が複数年にわたり定額を支援するというもの。要件としては、エリア内で様々な交通手段が重複しているものを、路線統廃合のように集約して効率的な運行を図り利便性を高めるもの。公共交通それぞれをインフラと位置づけ公的支援を活用するもので、国が長期間のサービス保証をしていく仕組みになっている。
- 令和5年9月、エリア一括協定運行事業を位置づけた計画としては全国初となる、松本地域公共交通利便増進実施計画が認定された。この計画において、長野県松本地域では、地域公共交通をインフラとして捉え、行政が主体となり路線再編や系統の新設等を実施する。また、公募型プロポーザルで選定した交通事業者と協定を締結し、行政が主体的に設定したエリアを運行する公設民営型のバスネットワークに移行する。
- エリア一括協定を含まない利便増進実施計画は、全国58地域で認定を受けており、県内では沼津市と富士市が認定されている。沼津市の計画は、主に複数のバス事業者で構成されるバスネットワークを、より利便性を向上させ利用の促進を図るというもの。富士市の計画は、主に路線の再編や集約、ダイヤの見直しにより利便性を向上させつつ、効率的な運行に改善するというもの。
- 地域の公共交通リ・デザイン実現会議において議論が始まっている他分野との共創について、教育・スポーツ分野における共創としては、学校や放課後児童クラブ、スポーツ施設等への送迎に係る地域公共交通との連携・連動が挙げられ、各種施設への送迎の担い手としての公共交通の活用や、各種施設の送迎車を公共交通として活用するなど、地域の輸送資源を有効活用できないかが検討されている。
- 介護・福祉分野における共創として、介護施設や障害福祉施設、児童福祉施設の送迎サービスに係る地域公共交通との連携・連動が挙げられ、各種施設の送迎サービスを公共交通事業者に委託するなど、サービスの担い手として公共交通を活用できないか、各種施設の車両とドライバーを空いている時間帯に他の用途に活用するなど、地域の輸送資源を有効活用できないかが検討されている。
- 新たな車両やドライバーの確保等への方向性として、三輪の電動アシスト自転車や、特定原付区分の車両といった高齢者や子育て世帯が安全・快適に移動できる手段の導入促進。二種免許取得費用の支援や、AT限定大型

免許の導入検討など、バスやタクシードライバーの確保に向けた施策の推進。地方自治体における交通政策部局や地方運輸局、都道府県警察との連携推進などが検討されている。

- 公共交通は、公共と言いながらも民間企業が経営しており公共事業ではない。バス事業者は、地域の足や、地域ブランド、乗務員の雇用を守るため、乗合バス事業が赤字であるにもかかわらず、貸切・観光バス等の利益を内部補填することで維持している。自治体の補助は赤字路線に対してのみであり、補助金では黒字にはならない。さらに、コロナ禍により地域交通のもろさが顕在化し、民間バス事業者の努力では維持していくことが不可能な状況になってしまった。今後、地域公共交通は公共事業にしなければ対応はできないのではないかとと思われる。
- 今後の地域公共交通のイメージとして、乗合バス事業者は、市町をまたがる地域間幹線系統を国や県による支援を受けて引き続き実施するとともに、高速バスなどの長距離都市間輸送を担っていく。市町やその周辺で完結する交通ネットワークについては、バス事業者だけではなく、タクシー事業者や多分野の事業者など地域全体で交通ネットワークを構築する必要がある。そのためには、自治体が主体となり地域の関係者と共創し、公設民営という形で、利便性・持続可能性・生産性の高い公共交通ネットワークの構築を目指すべきである。
- どのような施策を行うにしても、とにかく運転手の確保が重要となる。バス事業者においても、就職相談会、運転体験会の実施や雇用条件の改善等、様々な取組を行っているが、採用は厳しい状況にある。事業用、自家用、バス、タクシーを問わず、公共交通を維持する担い手を増やすことは早急な課題であり、行政、事業者、NPO等が連携して持続的に取り組んでいく必要がある。

## 7 提 言

以上の調査結果を踏まえ、当委員会として次のとおり提言する。

### 提言1 公共交通を活用した暮らしやすいまちづくりの推進

#### (1) コンパクトプラスネットワークの考えに基づくまちづくりの推進

少子高齢化、脱炭素社会が進展するなか、地域が持続的に発展していくためには、全ての人々が快適に暮らせる環境が不可欠である。

公共交通機関により各地区の拠点をつなぐことで、通勤や通学、通院、買物等の日常生活が不便なくできるまちづくりを推進すべきである。その際、単純に中心市街地に人を集めるというのではなく、地域の実情に合わせ、住民のニーズに沿ったまちづくりを進めるべきである。

#### (2) 公共交通と各施策の連携

公共交通は単なる交通手段ではなく、医療、福祉、保健、教育、観光、産業など様々な活動に不可欠なものであることから、費用対効果だけでその存続について判断するのではなく、各部局が連携しそれぞれの施策の実現に寄与する、将来に渡り持続可能な公共交通システムの構築を目指すとともに、総合的なまちづくりについて検討すべきである。

### 提言2 誰もが安心して生活できる公共交通の整備

#### (1) 公共交通を維持・充実させるための取組

##### ア 公共交通を維持していくための機運の醸成

公共交通を主体的に担っている民間事業者では、公共交通部門の赤字を高速バスや貸切バスなどの他事業の黒字で補填する収支構造となっているが、コロナ禍により他事業の収支も悪化し、これまでの収支構造が維持できなくなっている。また、公共交通を維持していくための自治体からの補助金にも限界がある。公共交通は、地域の足として将来に渡りなくてはならないものであるということを経営者に認識してもらい、それを地域全体で守っていくという機運

を醸成する必要がある。

市町と連携し、積極的な利用の啓発やイベントの企画等を行う地域住民や企業等による支援体制の構築を図るとともに、従業員の通勤において公共交通の利用に積極的に取り組む企業等に対する、金銭的なインセンティブを含めた支援策について検討すべきである。

## イ 地方鉄道における上下分離方式導入の検討

地方鉄道の運行維持に加え、脱炭素社会に対応するためのインフラ整備を事業者がすべて担うのは困難であることから、運行や維持管理を鉄道会社が担い、車両やインフラは行政が所有する上下分離方式の導入について検討すべきである。

## (2) 交通弱者のための移動サービスの充実

### ア 新たな移動サービスの導入促進

高齢者や学生などの交通弱者が不便なく生活できるよう、既存の公共交通機関でカバーできない部分を補完するため、デマンド型乗り合い交通システムや住民ボランティアによる移動サービスの導入を促進すべきである。

また、導入した移動サービスを継続していくためには、人材の確保に加え、運営資金の調達が重要となる。県は、人材の育成を支援するとともに、各種団体、企業等に資金面での支援への理解、協力を求めるなど、サービス継続に向けた支援を行うべきである。

加えて、乗合率の向上や、運転手の負担軽減といった取組が、サービスの効率化を図るうえで重要であり、AIを活用した配車アプリの導入が効果的と考えられることから、運行主体が安心して選択できるよう同種アプリのメリット・デメリットについて調査研究を行うべきである。

### イ 既存の交通機関と新たな移動サービスの連携支援

新たな移動サービスの運行にあたり、タクシー事業者に運行を委託したり、福祉事業者の空き時間の車両を活用するなど、地域の様々な資源を活用するとともに、利用者が遠方の目的地に向かう際には、鉄道の駅やバスの停留所まで

はそれら身近なサービスを利用し、そこから先は既存の大量輸送交通を使うなど、事業者間の連携により利用者の利便性を高めつつ、既存事業者にもメリットがある仕組みを構築することが事業継続のために重要となる。

事業者が単独で業界団体や交通機関と調整を行うことは困難であることから、県が積極的に関係機関との調整を行うべきである。

## ウ 市町と連携した広域サービス導入の検討

新たな移動サービスは、各自治体からの支援を受けて運行することが多いため、その移動区間は、原則その行政区の範囲内に限られる。しかし、立地的に隣の市町の方が近く、買物や通院などの生活施設がそちらにあるといったケースも考えられることから、住民の利便性を向上するため、行政区をまたいだ広域的サービスの導入について、県が主体となり市町と連携し検討すべきである。

さらに、行政区域や事業者ごとに、予約や決済で利用するアプリ等が異なるケースが考えられることから、利用者の利便性向上と事業者のコスト縮減のため、アプリ間で連携できる仕組みを構築するなど、地域横断でのインターフェイスの統一・連携を図るべきである。

## エ 地域の異業種との連携

利用者が少ないことから公共交通が撤退せざるを得ない交通空白地では、同様の理由から病院やスーパーも撤退してしまうなど、その問題は交通だけではなく、医療、小売、物流などの異業種においても発生している。それら異業種と連携し、移動診療車や移動販売車、大型商業施設や教育機関等への送迎バス、貨物輸送車等を住民の移動サービスに活用することで様々な課題を同時に解決できる可能性がある。

県は、市町と連携し、各種団体や企業等に理解、協力を求めるなど、異業種間の連携による住民移動サービス実現に向けた取組を行うべきである。

## 提言3 公共交通機関におけるICT活用に向けた支援

### (1) MaaSの県内市町への展開

スマートフォン1つで、電車やバス、タクシー、自転車といった複数の交通手段を一括で予約決済できるMaaSは、各交通機関の相互連携により切れ目ない移動サービスの提供が可能であり、住民の利便性の向上に加え、各公共交通機関の利用率向上、さらに観光振興、地域活性化に寄与するものと期待される。

現在、県内で実施している実証実験結果の分析と機能改善を進め、早期の本格導入を目指すとともに、その利便性をより高めるため、県内全域での広域MaaSとして共通の交通プラットフォームの構築を目指すべきである。

## (2) 自動運転技術の発展に向けた支援

現在の自動運転技術はまだまだ実用レベルとはいえないものだが、運転手不足や運行コストといった課題を解決するためには必要不可欠な技術といえる。1日でも早く実用レベルに到達することができるよう、本県においても実証実験に積極的に参加するとともに、市町や関係事業者への情報提供に努めるなど、自動運転技術の発展、実用化に向けた動きを推進すべきである。

## 提言4 市町等への協力体制の整備

### (1) 新たな移動サービスの導入に向けた支援

デマンド型乗り合い交通システムや住民ボランティアによる移動サービスといった新たな移動サービスを整備する主体は市町であることから、県は積極的に情報収集を行い、国の制度を活用する施策の検討を行うとともに、他自治体での成功事例や最新技術等について、市町に対し十分な情報提供を行うべきである。

また、新たな移動サービスの導入や運用に関するアドバイザーを派遣するなど、導入に積極的な市町を支援するとともに、消極的な市町に対しては、導入の目的や効果について丁寧に説明し、その必要性について理解を深めるよう取り組むべきである。



## (2) 既存の公共交通機関との連携強化

地域住民によるボランティアやライドシェアなどの新たな移動サービスの導入・促進は、既存の公共交通機関に携わる事業者にとって民業圧迫につながるのではないかと懸念がある。県は関係団体等と普段から積極的に話し合いを行い、新たな移動サービスは、既存の公共交通機関の活用を含めた連携が重要であり、また、住民の移動が活発になることは、結果的に公共交通機関の利用増加につながることを丁寧に説明し理解を求めべきである。

また、公共交通の活性化には、行政と交通事業者だけでなく、県民も含め、地域の関係者等が共通の目標を持ち、連携し一体となって取り組んでいく必要がある。そのためには県がリーダーシップを発揮し、関係者等との調整役としての機能を果たすべきである。

## (3) 公共交通利用に向けた住民の意識転換と啓発活動

公共交通の選択肢を増やし、その可能性を示していくとともに、公共交通の利用料金が決して過大でないことを周知することにより、住民の公共交通に関する意識の転換を促していく必要がある。また、市町や関係機関と協力し、公共交通を無料乗車できる日を設定するなどして、公共交通を知ってもらう、体験してもらう機会を増やすための啓発活動に取り組むべきである。

## 委員会の活動状況

回数等	開催日	調査の概要
第1回	5.6.29	委員協議（調査運営方針、年間スケジュール等）
第2回	5.8.7	調査事項に関する関係部局からの説明と質疑応答 委員協議（視察先、参考人等）
先進地調査	5.9.6～8	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 まちづくり株式会社ZENコネク 自動運転レベル4での本格運行</li> <li>2 一般社団法人北陸SDGs総合研究所 AI新技術を活用した乗り合い送迎サービス</li> <li>3 公立小松大学 高山純一教授 持続可能な地域公共交通に関する研究</li> <li>4 福井鉄道株式会社 沿線自治体や地域住民と連携した利用者増加に向けた取組</li> </ol>
第3回	5.10.10	<p>参考人招致</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NPO法人全国移動サービスネットワーク 副理事長 河崎 民子 氏</li> <li>・株式会社電脳交通 Communication Center 乗合CCセンター長 兼 営業戦略部地域交通推進セクションリーダー 堀口 駿 氏</li> </ul> <p>委員間討議等（報告書作成に向けた討議等）</p>
第4回	5.11.21	<p>参考人招致</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・株式会社野村総合研究所 コンサルティング事業本部 アーバンイノベーションコンサルティング部 部長 若菜 高博 氏 シニアコンサルタント 川手 魁 氏 コンサルタント 倉林 翼 氏</li> <li>・一般社団法人静岡県バス協会 専務理事 堀内 哲郎 氏</li> </ul> <p>委員間討議等（報告書作成に向けた討議等）</p>
第5回	6.1.15	報告書作成に向けた委員間討議

## 地域公共交通対策特別委員会委員名簿

職 名	委 員 名	所 属
委 員 長	宮 沢 正 美	自民改革会議
副委員長	坪 内 秀 樹	自民改革会議
副委員長	阿 部 卓 也	ふじのくに県民クラブ
委 員	藤 曲 敬 宏	自民改革会議
委 員	相 坂 摂 治	自民改革会議
委 員	西 原 明 美	自民改革会議
委 員	杉 本 好 重	自民改革会議
委 員	飯 田 末 夫	自民改革会議
委 員	良 知 駿 一	ふじのくに県民クラブ
委 員	牧 野 正 史	公明党静岡県議団